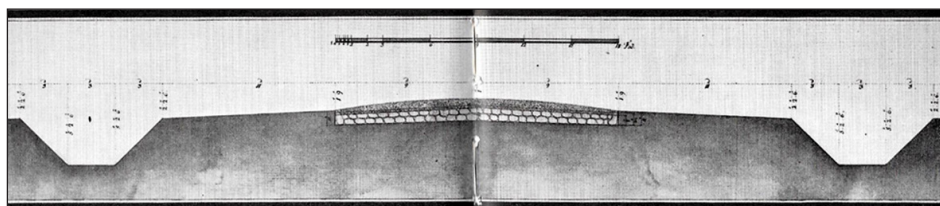


Samtidig var ideer om en modernisering af infrastrukturen ved at bane sig vej frem i regeringen. Man besluttede at forbinde hovedstaden og landets provinser med hovedveje anlagt efter fransk forbillede som chausséer, der skulle være tilgængelige for alle. Frankrig var dengang teknisk førende inden for vejbygning. Herfra indkaldtes i 1764 tre vejingeniører, der under ledelse af Overvejiingeniør Jean Marmillod forestod anlæggelsen af i første omgang vejene fra København til Fredensborg og fra København til Roskilde. Efter Marmillods afsked i 1775 fortsattes anlægsarbejderne, så ved udgangen af århundredet var København forbundet med chausséer til Helsingør (over Fredensborg), Kalundborg (over Roskilde og Holbæk), Korsør (over Roskilde og Ringsted), Køge og Dragør. Efter århundredeskiftet og frem til 1861 fortsattes anlæggelsen af hovedlandeveje på Sjælland, Lolland-Falster, Fyn og i Jylland, indtil alle amts-hovedstæder var omfattet af vejnettet.

Chausséerne førtes så vidt muligt gennem landskabet i rette linjer, der på begge sider afgrænsedes af grøfter for at lette dræningen af vejbanen. Kørebanelen var befæstet, dvs. den hvilede i en udgravet vejkasse med store paksten som bundlag, derover et lag ler, derover igen flere lag skærver og øverst et tykt lag grus afstivet med opretstående kantsten.

Hovedlandevejen mellem Roskilde og Korsør var anlagt med 20 alens bredde mellem grøfterne. Den befæstede kørebane var 9 alen bred og jordvejene



Tværsnit af hovedlandevejen mellem Ringsted og Slagelse. Uden for stensvejen er vist jordveje og yderst i begge sider 3 fod dybe grøfter. Tegning på Rigsarkivet.

på begge sider var hver 4 alen brede. Til orientering i tåge og snefog og for at give skygge om sommeren plantedes træer langs vejen, således som man stadig kan se her på Krebshusalléen.

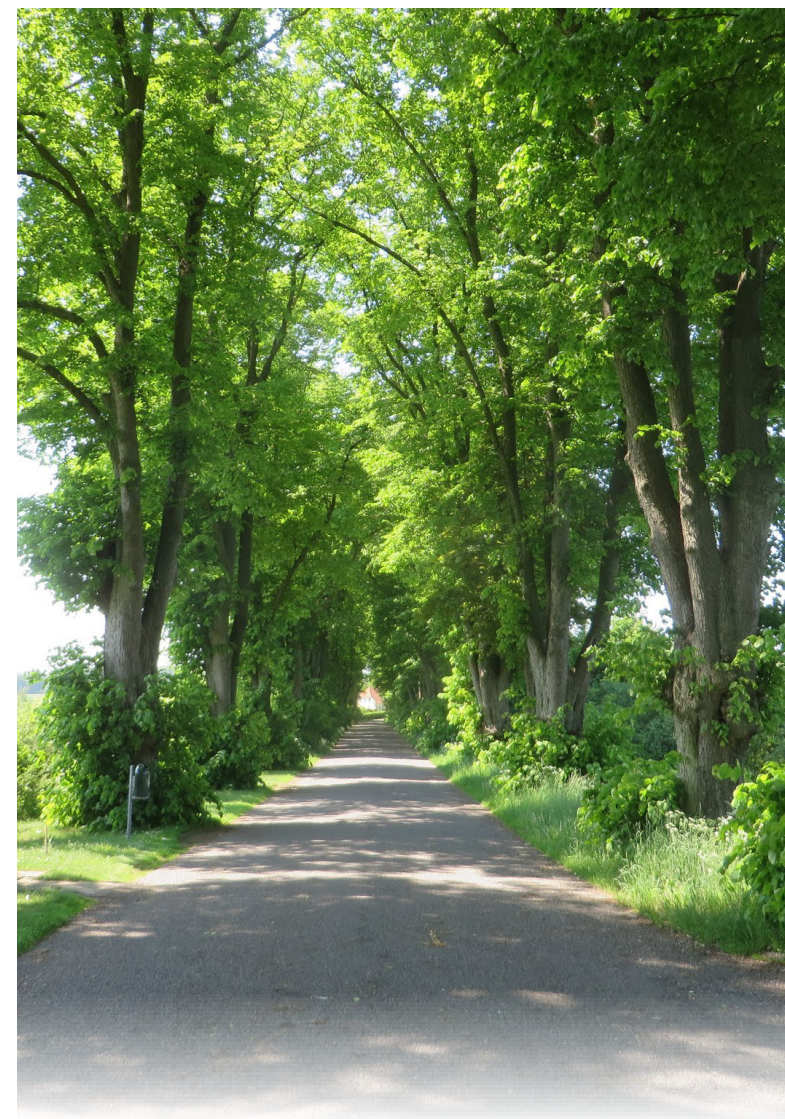


Krebshuset omkring 1800 set fra rundingen. Akvarel: Stiftelsen Sorø Akademi.



Krebshusalléen. Kort: Geodatastyrelsen.

Udgivet i 2017 af Sorø Kommune i samarbejde med Dansk Vejhistorisk Selskab og Danmarks Naturfredningsforening, Sorø.



Krebshusalléen

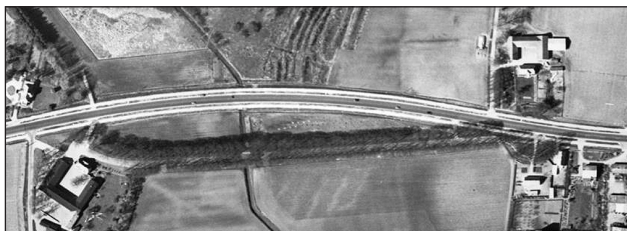
– et bevaret stykke chaussé fra 1780'erne

Krebshusalléen er et enestående minde om 1700-tallets vejbygningskunst i Danmark og om ældre tiders trafikultur. Derfor blev alléen fredet i 1965.

Oprindeligt var vejen en del af hovedlandevejen - den såkaldte chaussé - fra Roskilde til Korsør, som blev anlagt i 1780'erne. Bolbro (Bolborg Bro) - den sten-satte bro, der førte chausséen over Tuel Å, - vides anlagt i 1783. Samme år begyndte man også at opkræve bompengge af de vejfarende på strækningen.

Stigende biltrafik gjorde det i forrige århundrede nødvendigt at asfaltere og senere at ombygge og udvide det eksisterende vejnet. Det medførte store ændringer i vejenes og landskabets udseende - bl.a. ved reduktion i antallet af vejtræer.

Da man ved udvidelsen af hovedvej 1 i 1950-51 valgte at forlægge strækningen mellem Slaglille og Hotel Krebshuset noget nordligere end det hidtidige forløb, bevarede en stump oprindeligt hovedvej - i dag kaldet Krebshusalléen - der fra Slaglille nu blot fører ned til Krebshusgården.



*Krebshusalléen og den nye vej.
Udsnit af luftfoto fra 1954. Geodatastyrelsen.*

Slaglille Runding også kaldet Krebshusrundingen

Træbeplantningen ved den østlige ende af Krebshusalléen (imod Slaglille) viser, at der her blev anlagt en såkaldt runding på hovedlandevejen. På nord- og sydsiden af rundingen ses også rester af det gamle stendige, der omkransede rundingen. To af de originale lindetræer på rundingens nordside kan endnu ses, øvrige rester af rundingens træer står stadig på sydsiden. Her var det muligt at vende hestevogne med store forspand.

Og her mødtes vognmændene fra Ringsted og udvekslede fragtgods, post og passagerer med vognmændene fra Slagelse. Vognmændene fra Ringsted besørgede fragtkørslen fra Benløse Runding nord for Ringsted og til Slaglille Runding. Vognmændene fra Slagelse klarede trafikken mellem Slaglille Runding og Korsør.



Den sydlige del af Rundingen. April 2016.

Bolbro

Navnet antyder, at der skulle være tale om en træbro ("bul" = træstamme, samme ord som i "bolværk"). Broen har i ældre tid dog også været kaldt "Bolborg Bro", uvist hvorfor. Som led i modernisering af hovedlandevejen Roskilde-Korsør blev træbroen, der havde ført kongevejen over Tuel Å, i 1783 afløst af en sten-sat bro med en lysning (åbning) på 6 alen. (1 alen = 2 fod). I dag er den afløst af en betonbro, men oprindeligt kunne man på den ene facade have set "kongekrone C VII 1783", og "BOLBOR" på den anden side. Broen over Skovse Å, øst for Slagelse er bygget på samme måde (se billedet til højre).

Alfarveje og Kongeveje

Alfarvej var offentlig vej. Alfarveje måtte ikke spærres, og beboere i området langs vejen var pligtige til at vedligeholde den. Det fremgår allerede af vores

ældste lovgivning. Men vejenes tilstand kunne være meget slet, da der jo var tale om simple jordveje, som let opkørtes under tørt og stærk regn. Af den grund fik både Frederik 2. og Christian 4. anlagt veje - såkaldte kongeveje - der alene var forbeholdt kongens og hoffets brug. For alle andre var der forbud mod at befærde kongevejene, og overtrædelse kostede strenge straffe. Allerede forud for anlæggelsen af chausséerne - antagelig omkring 1611-13 - blev Krebshusalléen en del af den kongevej, som Frederik 2. og senere Christian 4. anlagde til Antvorskov Slot (tidligere Antvorskov Kloster) syd for Slagelse. Ved Bolbro opførtes i 1639-40 en bolig til den vejopsynsmand, der skulle have indseende med, at ingen uvedkommende "tilfordristede" sig til at køre på kongens vej. Hans årsløn skulle være 40 kurantdalere. Yderligere fik han 40 sletdalere i bonus for hver hest, han skød, når uberettigede havde vovet sig ind på kongevejen.



*Nordsiden af broen over Skovse Å. Marts 2017.
På den ene facade står der "kongekrone C VII 1781" og "SKOVSE" på den anden side.*

Chausséer og hovedlandeveje

Trods gentagne indskærpelser af forbuddene var det i det lange løb umuligt at opretholde den kongelige eneret til dette eksklusive vejnet. Fra 1737 blev forbuddene gradvis lempet og i 1767 endeligt ophævet.